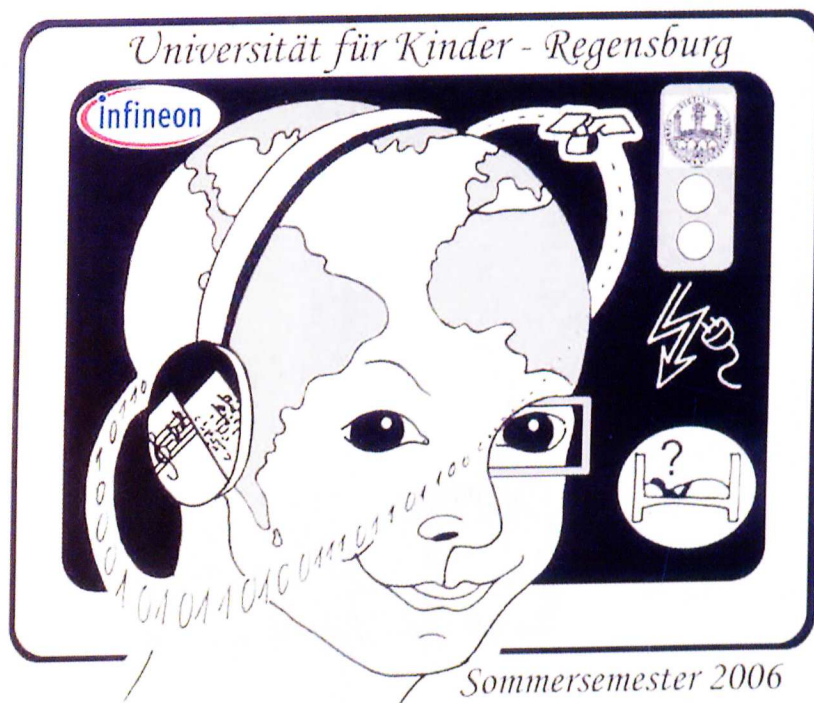


NZ
27076
SS.2006



UNIVERSITÄT FÜR KINDER – REGENSBURG
– SOMMERSEMESTER 2006 –



P07



Universität Regensburg
Infineon Regensburg
2006

Druckerei: Offsetdruck
Christian Haas, 93188 Kneiting



Inhaltsverzeichnis

<i>Prof. Dr. Maria Fölling-Albers</i> „Universität für Kinder 2006“	7
<i>Prof. Dr. Gerrit Manssen</i> Wer regelt den Straßenverkehr?	9
<i>Prof. Dr. Jürgen Zulley</i> Was passiert, wenn wir schlafen?	17
<i>Prof. Dipl.-Ing. Dieter Kohlert</i> Es klappert, blitzt und kracht. Elektrizität hören, sehen, fühlen.	27
<i>Prof. Dr. Bernhard Hofmann</i> Alles nur geklaut? Wenn Musiker voneinander abschreiben...	33
<i>Prof. Dr. Rainer Hammwöhner, Prof. Dr. Christian Wolff</i> Wie funktioniert das Internet?	41

Wer regelt den Straßenverkehr?

A. Einleitung

Wer regelt eigentlich den Straßenverkehr? Komische Frage werdet ihr vielleicht denken. Ist das wichtig, wer das macht? Ist es nicht vielmehr wichtig, dass man weiß, wie man sich im Straßenverkehr zu verhalten hat? Dass man die Verkehrszeichen kennt?

Sicher ist es für kleinere Kinder zunächst einmal wichtig, dass sie überhaupt verstehen, welche Regeln es gibt. Solange man in den Kindergarten oder in die Grundschule geht, muss man wissen, dass man an einer roten Ampel stehen bleiben muss. Erst dann darf man überhaupt alleine auf die Straße.

Irgendwann wird man aber älter und beginnt, die Dinge näher zu betrachten. Man macht etwas, was auch wir an der Juristischen Fakultät machen. Man stellt Fragen, nach dem Warum und Wieso, und das möchte ich heute auch mit euch machen und zwar aus der Sicht eines Juristen. Die Juristen wollen wissen, wer für die Regeln des Straßenverkehrs zuständig ist. Sie fragen danach, ob die Regeln sinnvoll sind und wer dafür verantwortlich ist, wenn Schäden auftreten. Sie überlegen, ob man sich mit Hilfe der Gerichte gegen bestimmte Regeln wehren kann oder ob man bestimmte neue Regeln mit Hilfe der Gerichte durchsetzen kann.

B. Wie entstehen Verkehrsregeln?

Wenn ihr überlegt, was es für Verkehrsregeln gibt, so werden euch spontan verschiedene Dinge einfallen. Man muss an roten Ampeln warten und darf erst bei grün die Straße überqueren. Man muss Bürgersteige benutzen und darf nicht quer über die Straße laufen. Mit dem Fahrrad muss man gegebenenfalls auf dem Fahrradweg fahren. Es gibt Vorfahrtsregeln, z.B. rechts vor links.

Es gibt Vorfahrtsschilder. Es gibt Stoppschilder. Für die Autos gibt es Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote. Es gibt Einbahnstraßen, Durchfahrtsverbote oder Halteverbote.

Wenn ihr nun diese genannten „Regeln“ genauer betrachtet, stellt ihr fest, dass man zwei

Typen unterscheiden kann. Zunächst mal gibt es Verkehrszeichen.



Die kann jeder sehen, der auf der Straße unterwegs ist. Daneben gibt es aber auch Regeln, die muss man kennen. Rechts vor links beispielsweise, die nicht an jeder Kreuzung steht. Diese Regel gilt, wenn keine Vorfahrtsregelungen durch Verkehrszeichen getroffen worden sind.



Mit diesen letztgenannten Regeln möchte ich beginnen. Wer denkt sich das eigentlich aus? Warum heißt es rechts vor links und nicht links vor rechts? Warum fährt man auf der Fahrbahn rechts und nicht links wie in England? Die Antwort ist zunächst verblüffend einfach. Diese Regeln gelten, weil sie in einem Gesetz stehen. Dieses Gesetz nennt man Straßenverkehrsordnung. Ihr wisst vielleicht, dass die Juristen gerne Abkürzungen verwenden. Darum nennen wir die Straßenverkehrsordnung „StVO“. Die StVO ist deshalb ein Gesetz, weil sie generelle und abstrakte Regelungen enthält. Das bedeutet, jeder, der in Deutschland eine Straße benutzt, muss die Straßenverkehrsordnung beachten. Deshalb gilt die Straßenverkehrsordnung generell und sie gilt auch abstrakt, denn sie gilt für jede Straße, egal ob die Straße in Regensburg, in Berlin oder in Köln liegt und sie gilt für jedermann, für dich, für mich und auch für den Bundespräsidenten. Gesetze (man kann auch sa-

gen: „Normen“) kennzeichnen sich dadurch, dass es generelle und abstrakte Regelungen sind.

Wo kommen nun die Gesetze her? Sie kommen zunächst einmal aus dem deutschen Bundestag. Dort werden die meisten wichti-



gen Gesetze beschlossen.

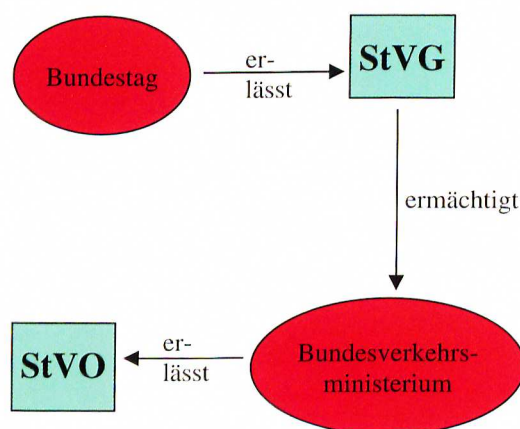
Für Bayern gibt es dann auch noch den Bayerischen Landtag, aber der ist für den Bereich der Verkehrsregeln nicht zuständig. Straßenverkehrsrecht ist Bundesrecht, gilt also einheitlich in ganz Deutschland. Zuständig ist der Bund und deshalb der deutsche Bundestag. Ein Gesetz wird also vom deutschen Bundestag beschlossen und heißt dann auch meistens Gesetz, also z.B. Bürgerliches „Gesetz“-buch oder Handels„gesetz“buch oder Straßenverkehrs„gesetz“. Man spricht dann auch von einem Gesetz im „formellen“ Sinn.

Die StVO heißt aber nicht „Gesetz“, sondern sie heißt „Verordnung“, und das zeigt für den Juristen, dass hier nicht das Parlament der Normgeber ist. Die Straßenverkehrsordnung wird vielmehr erlassen vom Bundesministerium für Verkehr, also, wie man juristisch sagt, von einem Exekutivorgan, von einem Ministerium. Wenn uns Regeln in der Straßenverkehrsordnung nicht gefallen, wenn wir meinen, es müsse andere Regelungen geben, dann ist also nicht der deutsche Bundestag zuständig. Wir müssten also einen Brief an Herrn Tiefensee schreiben, der ist im Moment Bundesverkehrsminister.



Warum macht man diese Unterscheidung?

Warum regelt man nicht alles in einem Gesetz? Der Grund ist folgender: Der deutsche Bundestag und seine Abgeordneten haben viel zu tun. Sie müssen sich um Wirtschaftspolitik, um den Arbeitsmarkt, um die Auslandseinsätze der Bundeswehr, um einen ausgeglichenen Haushalt und vieles andere kümmern. Details zu regeln, ist nicht seine Aufgabe. Die Abgeordneten sind auch keine Experten, die sich in jedem Bereich auskennen würden. Daher sind sie nur für die wichtigen oder, wie Juristen sagen, wesentlichen Dinge zuständig. Die Dinge, die eher technischer Natur sind, man kann auch sagen den „Kleinkram“, den kann besser das Ministerium selbst als Norm erlassen. Die Ministerien haben viele Mitarbeiter und deshalb auch viele „Experten“. Dies funktioniert dann so, dass man in einem formellen Gesetz wie dem Straßenverkehrsgesetz, das Ministerium – hier also das Bundesverkehrsministerium – ermächtigt, eine entsprechende Verordnung zu erlassen. So gibt es dann zwei Arten von Gesetzen. Gesetze, die der deutsche Bundestag erlassen hat, so genannte formelle Gesetze, und Gesetze, die zwar vom Inhalt her abstrakt generelle Regelungen enthalten, jedoch nicht unmittelbar vom Bundestag stammen, sondern von einem Ministerium. Dies bezeichnet man als Gesetze im nur materiellen Sinne bzw. „Verordnung“.



Damit haben wir nun Folgendes gelernt: Verkehrsregeln entstehen zunächst einmal dadurch, dass das Parlament ein Gesetz im formellen Sinne erlässt (Straßenverkehrsgesetz). In diesem Straßenverkehrsgesetz wird dann der Bundesverkehrsminister ermächtigt, eine Verordnung zu erlassen. Diese Verordnung nennt sich im vorliegenden Fall Straßenverkehrsordnung. In dieser Straßenverkehrs-

ordnung wiederum stehen die generell abstrakten Regelungen für den Straßenverkehr. Und diese Straßenverkehrsordnung wird ständig geändert. Z.B. ist in jüngerer Zeit das Verbot aufgenommen worden, am Steuer Mobilfunktelefone zu benutzen. Auch ist es verboten worden, Radarwarnsysteme zu benutzen. Solche Dinge regelt die Straßenverkehrsordnung (vgl. § 23 Abs. 1 a und 1 b StVO).

C. Was ist mit den Verkehrszeichen?

Wir haben gerade gesehen, dass die eigentlichen Verkehrsregeln vom Bund beschlossen werden. Damit haben die jeweiligen Bundesländer, also der Freistaat Bayern, nichts zu tun. Der Freistaat Bayern hat auch nicht das Recht, irgendetwas zu regeln, was vom Bundesrecht abweicht. So kann der Bayerische Landtag kein Gesetz beschließen, dass jemand, der einen BMW fährt, immer Vorfahrt hat.

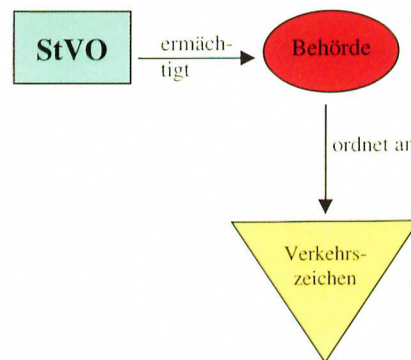
Wer ist aber nun für die Aufstellung der Verkehrszeichen zuständig? Dazu muss man zunächst einmal wissen, was denn Verkehrszeichen überhaupt sind. Auch solche Verkehrszeichen sind eine Art von Regel. Jeder, der das Verkehrszeichen sieht, muss das Verkehrszeichen beachten. Jedes Mal, wenn ihr an eine bestimmte Kreuzung kommt, oder an dieser Kreuzung steht ein „Vorfahrt-gewähren“-Schild,



müsst ihr anderen Verkehrsteilnehmern, den Verkehrsteilnehmern auf der bevorrechtigten Straße, die Vorfahrt gewähren. Die Juristen haben nun lange darüber diskutiert, ob diese Verkehrszeichen auch „Normen“ sind. Mittlerweile hat man sich aber zu der Erkenntnis durchgerungen, dass es sich hierbei nicht um generell abstrakte Regelungen handelt. Die Regelung ist zwar generell, weil sie jeden betrifft, der auf das Verkehrszeichen zufährt. Sie ist aber konkret, denn sie betrifft eine bestimmte Stelle der Straße. Darum handelt es sich nicht um eine Norm, nicht um ein „Gesetz“, sondern um einen so genannten Verwaltungsakt. Um eine Einzelfallregelung. Wer verfügt nun solche Verwaltungsakte?

Mit Verwaltungsakten ist es so ähnlich wie mit Verordnungen. Die Verwaltung darf das

nicht von sich aus machen. Vielmehr braucht sie immer eine gesetzliche Erlaubnis dafür. Wenn irgendetwas passiert, was den Leuten Vorschriften macht, dann muss der Gesetzgeber das erlauben. Darum braucht man für das Aufstellen von Verkehrszeichen eine Ermächtigungsgrundlage. Nun könnt ihr mal raten, wo sich diese Ermächtigungsgrundlage für das Aufstellen von Verkehrszeichen befindet. Es kommen ja im Prinzip zwei Gesetze in Betracht, nämlich das Straßenverkehrsgesetz oder die Straßenverkehrsordnung. Nun, die entsprechende Ermächtigung findet sich in §45 der Straßenverkehrsordnung. Da werden die zuständigen Straßenverkehrsbehörden ermächtigt, Verkehrszeichen aufzustellen.



Was die ganze Sache nun kompliziert macht, ist, dass dafür nun nicht der Bund zuständig ist. Die Verwaltung von Straßen und auch das Aufstellen von Verkehrszeichen erfolgt durch die Bundesländer bzw. genauer gesagt durch Länderbehörden. Wenn also in Regensburg Verkehrszeichen aufzustellen sind, dann ist dafür die Stadt Regensburg zuständig. Manchmal könnt ihr in der Mittelbayerischen Zeitung lesen, dass der Oberbürgermeister oder seine Vertreter oder Mitglieder des Stadtrates ein neues Schild haben aufstellen lassen, zum Beispiel bei einem Kindergarten oder einer Schule. Daran seht ihr: die Stadt ist zuständig, nicht der Bundesverkehrsminister oder seine Beamten. Wenn ihr außerhalb der Stadt mit dem Auto über Landstraßen oder Autobahnen fahrt, werden die Verkehrszeichen von staatlichen Behörden aufgestellt, meistens vom Landratsamt.

Bis hierhin könnt ihr euch also Folgendes merken: Im Verkehrsrecht gibt es ein für Deutschland allerdings typisches Durcheinander von Zuständigkeiten.

Bund

Bundestag	?	StVG
Bundesverkehrsminister	?	StVO

Land (z.B. Bayern)

Verkehrszeichen aufstellen

Verkehrssünder verfolgen (Polizei!)

Straßen bauen

Die allgemeinen Regeln erlässt der Bundesverkehrsminister auf Grund einer Erlaubnis des deutschen Bundestages. Diese Regeln gelten überall in Deutschland. Der Bundesverkehrsminister ermächtigt auch die Behörden, Verkehrszeichen aufzustellen. Die Schilder, die diese Behörden aufstellen, sind auch in ganz Deutschland gleich. Dies sind dann aber wiederum keine Behörden des Bundes, sondern Behörden des Freistaates Bayern. Wann und wo sie Verkehrszeichen aufstellen, das kann unterschiedlich sein. Die Bundesländer sind im Übrigen auch zuständig für die Verfolgung von „Verkehrssündern“ und für den Bau der Straßen.

D. Juristische Bewertung von Verkehrsregeln

1. Klagemöglichkeiten

Die Aufgabe von Juristen besteht nun nicht nur darin, zu erklären, wer für eine bestimmte Anordnung zuständig ist. Es geht auch darum, Regelungen auf ihre Rechtmäßigkeit zu hinterfragen. Dies geschieht dadurch, dass man eine Verkehrsregelung an einer höherrangigen Norm misst. Das Verkehrszeichen muss mit der Straßenverkehrsordnung vereinbar sein, die Straßenverkehrsordnung mit dem Straßenverkehrsgesetz und schließlich das Straßenverkehrsgesetz mit dem Grundgesetz.

Wenn man mit einem Verkehrszeichen nicht einverstanden ist, kann man dagegen eine sogenannte Anfechtungsklage erheben. Wenn ihr also der Meinung seid, ihr würdet in eurer Freiheit zu Unrecht durch ein Verkehrszeichen beschränkt, könnt ihr vor Gericht die Aufhebung dieses Verkehrszeichens verlangen. Das Verwaltungsgericht wird dann prüfen, ob die Verwaltungsbehörde rechtmäßig gehandelt hat. Erfolg haben Verkehrsteilnehmer mit solchen Klagen allerdings eher selten. Die Behörden stellen keine Schilder auf, um die Autofahrer, Fahrradfahrer oder Fußgänger zu

ärgern, auch wenn die das manchmal meinen. Wichtig ist: Auch wenn ein Verkehrszeichen rechtswidrig ist, muss man sich daran halten. Fährt ein Auto also zu schnell und bekommt der Autofahrer einen Bußgeldbescheid, muss er die Geldstrafe auch dann bezahlen, wenn das Verkehrszeichen einmal ausnahmsweise rechtswidrig gewesen sein sollte.

Verkehrszeichen werden aufgestellt, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu garantieren. Auch umgekehrt können die Gerichte meistens nicht helfen. Vielfach erlassen die zuständigen Stellen sinnvolle Regeln nicht. Es wird deshalb nicht genug getan, um vor allem die Sicherheit des Verkehrs zu fördern. Auf gute Verkehrspolitik hat man aber keinen Anspruch. Trotzdem können die Juristen kritisieren, dass bestimmte Regeln fehlen oder nicht sinnvoll sind.

2. Zahl der Verkehrstoten

Eigentlich brauchen wir Regeln, damit sich jeder sicher auf der Straße bewegen kann. Das gelingt aber nicht! Das größte Problem im deutschen Verkehrsrecht ist die immer noch viel zu hohe Zahl von Verkehrstoten.

Getötete bei Verkehrsunfällen und Anteil an Gesamtbevölkerung 2004

Gegenstand der Nachweisung	Anzahl Getötete	Bevölkerungszahl nach Altersgruppen in Tausend	Prozentualer Anteil der Altersgruppen an Gesamtbevölkerung	Prozentualer Anteil der Altersgruppen an Getöteten
Unter 15 Jahren	153	11 924,6	14,5 %	2,6 %
15-25 Jahre	1 533	9 678,1	11,7 %	26,3 %
25-65 Jahre	2 950	45 530,6	55,2 %	50,5 %
Über 65 Jahre	1 201	15 367,5	18,6 %	20,6 %
Insgesamt	5 837	82 500,8	100 %	100 %

So sterben jedes Jahr auf deutschen Straßen mehr als 5.000 Menschen. Hier in dieses Auditorium Maximum passen 1.500 Leute. Ihr könnt euch das also so vorstellen, dass jedes Jahr drei- bis viermal ein vollständig gefülltes Auditorium Maximum auf deutschen Straßen stirbt und noch sehr viel mehr Menschen werden verletzt, teilweise schwer. Besonders gefährdet sind Jugendliche zwischen 15 und 25 Jahre. Solange die Eltern aufpassen und

man weder Mofa, noch Motorrad, noch Auto fahren darf, passiert vergleichsweise wenig. Unser Grundgesetz, unsere „höchste“ Norm, garantiert Leben und körperliche Unversehrtheit. Der Staat muss dafür sorgen, dass möglichst wenige Unfälle passieren. Verkehrstote entstehen dadurch, dass man unaufmerksam ist, zu schnell fährt, die Vorfahrt missachtet, riskant überholt, alkoholisiert am Steuer sitzt oder nicht auf Autos achtet, wenn man über die Straße läuft. Was kann der Staat tun, um die Zahl der Verkehrstoten zu senken? Er muss Regeln schaffen, die die Verkehrssicherheit erhöhen. Hierbei muss der Jurist die Politiker und auch die Öffentlichkeit erinnern. 5.000 Verkehrstote sind keine statistische Zahl, das sind 5.000 Menschen, Alte, Junge, Kinder, Jugendliche, also Leute, wie ihr und ich.

3. Fehlende Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen

Der Staat macht Vieles, um die Zahl der Verkehrstoten zu senken. Ich habe aber erhebliche Zweifel, dass der Staat genug tut, um die Zahl von Verkehrstoten herabzusetzen. Die meisten Beispiele betreffen den Autoverkehr. So gilt auf deutschen Autobahnen keine Geschwindigkeitsbeschränkung. Es gilt eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h.



Ihr wisst, dass die Autos deshalb schneller fahren dürfen. Es lässt sich nur noch schwer ermitteln, wie viele Verkehrstote es weniger gäbe, wenn man auf der Autobahn eine Geschwindigkeitsbeschränkung einführen würde. Dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung zu niedrigeren Unfallzahlen führen würde, ist aber eindeutig. Unsere Politiker machen es aber nicht, weil ihre Wähler es nicht wollen. Ihre Wähler, das sind z.B. eure Eltern. Schnelles Fahren ist wichtiger als Verkehrssicherheit. Da ist dann auch der Jurist machtlos. Man

kann nicht zu Gericht gehen und den Staat verklagen. Die Gerichte werden sagen, das muss der Bundesverkehrsminister entscheiden. Es gibt also kein Recht des Einzelnen auf eine optimale Verkehrssicherheit. Da hilft es nur, dass man selber ordentlich fährt.



4. Fehler beim Straßenbau

Ein zweites Beispiel aus dem Bereich des Straßenbaus: Mehr als 2.000 Menschen sterben pro Jahr dadurch, dass sie mit ihrem Auto von der Fahrbahn abkommen und gegen einen Baum fahren.

Viele hätten überlebt, wenn die zuständige Behörde eine Leitplanke gesetzt hätte, so dass das Auto auf der Fahrbahn geblieben wäre. Viele hätten auch dann überlebt, wenn sie nicht gegen einen Baum, sondern ins freie Feld gefahren wären. Es ist aber höchst unpopulär, in Deutschland etwas gegen Bäume zu sagen. Das wollen die Leute nicht hören. Bäume sind gut, Bäume sind schön, in den Bäumen zwitschern die Vögel. Aber man muss hinzufügen, an den Bäumen sterben die Autofahrer und die Beifahrer. Die Zahl von Verkehrstoten durch Bäume lässt sich auch relativ gut errechnen. Hier würde ich auch als Jurist sagen, dass das, was manche Behörden machen, nicht richtig und auch nicht rechtmäßig ist. Manche Länder (die sind zuständig



für den Bau von Straßen) – leider auch Bayern – pflanzen weiter fleißig Bäume, obwohl man die gefährlichen Folgen kennt. Bäume gehören also in den Wald und nicht an den Straßenrand.

5. Fehlendes LKW-Überholverbot

Manchmal werden auch Regeln vom Bundesverkehrsminister nicht erlassen, die man dringend bräuchte. Ihr seid sicher schon mal mit euren Eltern über die Autobahn gefahren. Auch wenn eure Eltern die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h einhalten, werden sie ab und zu bremsen müssen, und zwar vor allem wegen überholender Lastwagen.



Lastwagen dürfen auf Autobahnen 80 km/h fahren. Die meisten fahren schneller, ungefähr 85 km/h bis 90 km/h. Lastwagenüberholmanöver sehen meistens so aus, dass ein 85 km/h fahrender Lastwagen von einem dann 90 km/h fahrenden Lastwagen überholt wird und die nachfolgenden PKW zum Bremsen zwingt. Der überholende Lastwagen verstößt dann also in aller Regel gegen die Geschwindigkeitsbegrenzung. Er verstößt auch gegen die Regel, dass man nicht zu dicht auf den Vordermann auffahren darf. Das machen Lastwagen aber, bevor sie überholen, weil sie sonst noch länger auf der linken Spur wären. Deshalb wird man davon ausgehen müssen, dass die meisten Überholmanöver von Lastwagen auf deutschen Autobahnen mindestens in zweifacher Weise ohnehin unzulässig sind und der Fahrer des überholenden LKW eigentlich eine Geldstrafe bezahlen müsste. Hier muss man dann als Jurist fragen: Warum verbietet der Gesetzgeber das Überholen von Lastwagen nicht sowieso, jedenfalls auf zweispurigen Autobahnen? Stattdessen werden Verkehrsschilder aufgestellt, wo für bestimmte Streckenabschnitte Lastwagen das Überholen verboten wird. Es wird also durch Verkehrszeichen verboten, was ohnehin meistens unzulässig ist. So etwas nennt man unnütze Bürokratie. Wa-

rum das übrigens nicht geändert wird, kann ich euch mit Sicherheit nicht sagen. Vermutlich ist das ein Erfolg der Lastwagenlobby. Eine Lobby, das ist ein Zusammenschluss von Leuten, die gegenüber Politikern bestimmte Interessen vertreten. Das macht man, indem man z.B. mit dem Verlust von Arbeitsplätzen droht oder den politischen Parteien Geld spendet. Und das Lastwagengewerbe hat eine starke Lobby. Man will dieses Überholverbot nicht, weil man mit insgesamt aber wohl eher geringfügigen Zeitverlusten beim Transport von Gütern rechnet. Die PKWs, die jeden Tag von überholenden Lastwagen gestoppt werden, haben hingegen kaum eine Lobby. Nicht einmal der ADAC positioniert sich insofern eindeutig. Ein meines Erachtens sinnvolles LKW-Überholverbot kann man aber auch nicht vor Gericht durchsetzen. Ich habe kein Recht darauf, dass der Staat sinnvolle Regelungen erlässt, wenn mir die Regelungen in der Straßenverkehrsordnung nicht gefallen, dann muss ich eben eine andere Partei wählen, die eine neue Regierung bildet. Die Aussichten dafür sind allerdings nicht gut.

6. Zu komplizierte Verkehrsregeln

Der Jurist muss schließlich auch kritisieren, dass Regelungen in der Straßenverkehrsordnung vielfach zu kompliziert sind. Manchmal wissen die Verkehrsteilnehmer gar nicht mehr, wie sie sich verhalten müssen, vor allem dann, wenn es schon lange her ist, dass sie ihren Führerschein gemacht haben. Beobachtet doch einmal eure Eltern, wenn sie an eine Kreuzung kommen, wo sich ein sogenannter Grünpfeil befindet, z.B. hier an der Einmündung der Tiefgaragenquerstraße (Albertus-Magnus-Straße) in die Galgenbergstraße. Man darf dann abbiegen, auch wenn die Ampel rot ist. Voraussetzung ist aber, dass man an der Haltelinie zunächst stehen bleibt. Ich vermute mal, was die meisten von euren Eltern machen werden, wenn sie an einen Grünpfeil kommen. Die einen werden den Pfeil nicht sehen und an der roten Ampel stehen bleiben. Viele andere werden weiterfahren, jedoch nicht anhalten, was sie machen müssten. Viele kennen vielleicht auch gar nicht den Unterschied zwischen „Grünem Pfeil“ und „Grünpfeil“. Vielleicht ist diese Regel mit dem Grünpfeil auch zu kompliziert. Dann sollte man sie wieder abschaffen.

E. Die Befolgung von Verkehrsregeln

Die Aufgabe von Juristen ist es auch, sich mit Strafen bei Verkehrsverstößen zu beschäftigen. Verkehrsverstöße könnt ihr täglich beobachten. Parken im Halteverbot, zu schnelles Fahren und vor allem eine Unart von Erwachsenen: zu Fuß Ampeln bei Rot überqueren. Das kann der Staat nicht hinnehmen. Verkehrsregeln funktionieren nur dann, wenn Verstöße auch bestraft werden. Gutes Zureden oder Plakate an der Autobahn nützen nichts. Verkehrsteilnehmer muss man bestrafen, wenn sie sich nicht an Regeln halten. Besteht keine Gefahr der Bestrafung, werden sich viele an Verbote nicht halten.

Auch insofern machen unsere Politiker leider Vieles falsch. Natürlich freut sich niemand darüber, wenn er einen Strafzettel bekommt, oder wenn er bei schweren Verstößen möglicherweise sogar seinen Führerschein verliert. Wenn der Staat und insbesondere die Polizei jedoch nicht kontrollieren würden, würde die Zahl der Verkehrstoten noch weiter steigen. Darum muss man konsequent kontrollieren. Ein sehr effektives Mittel sind sog. Starenkästen.



Ausgerechnet in Bayern werden sie eher selten (meist nur von Städten) verwendet. Sie sind nicht „populär“. Wenn man aber nicht hinreichend kontrolliert, werden aber die Straßenverkehrsregeln ihren Sinn verlieren. Wenn sich Verkehrsteilnehmer nicht an Regeln halten, wird die Konsequenz die sein, dass die Zahl der Verkehrstoten und Verletzten weiter steigen wird. Das sollen Verkehrsregeln gerade verhindern. Darum hoffe ich, dass ihr dann, wenn ihr groß seid, die Politiker wählen werdet, die sinnvolle Dinge für die Verkehrssicherheit tun: Sinnvolle Verkehrsregeln, Geschwindigkeitsbeschränkungen, konsequente Geschwindigkeitskontrollen und hindernisfreie Seitenräume (also keine Bäume an Landstraßen).

Vielen Dank für eure Aufmerksamkeit!



Foto: Rudolf Dietze

Fußball statt Kinderuni

Auftakt der dritten Staffel/ Deutlich weniger Zuhörer

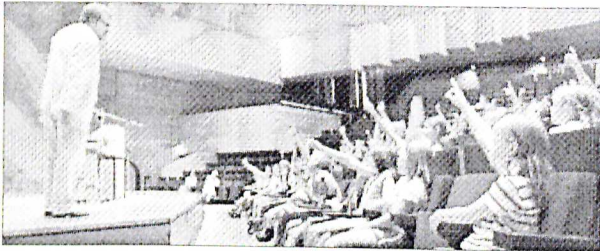
REGENSBURG (ngc). Mit deutlich weniger Teilnehmern als üblich hat am Dienstagabend die dritte Staffel der Kindervorlesungen an der Universität Regensburg begonnen. Gerade mal 250 bis 300 Schüler füllten die Ränge des Audimax.

Nach Ansicht von Rudolf Dietze, Sprecher der Universität, lag dies vor allem an dem Spiel der deutschen Fußball-Nationalmannschaft, das zeitgleich stattfand, sowie an der großen Hitze. In den vergangenen Jahren hörten bis zu 800 Schüler die Vorlesungen.

Jura-Professor Gerrit Manssen sprach darüber, wer den Straßenverkehr in Deutschland regelt. „Komische Frage werdet ihr denken. Ist es nicht vielmehr wichtig, dass man weiß, wie man sich im Straßenverkehr zu verhalten hat?“ Für Kinder sei die Frage, was man an einer Ampel zu beachten hat, von Bedeutung, so Manssen. Aber an der juristischen Fakultät der Universität

„stellt man Fragen nach dem Warum und Wieso. Die Juristen wollen wissen, wer für die Regeln des Straßenverkehrs zuständig ist, sie fragen, ob sie sinnvoll sind und wer verantwortlich ist bei Schäden“.

Manssen erläuterte den Unterschied zwischen Verkehrszeichen, „die jeder sehen kann“, und „Regeln, die man kennen muss“ wie etwa „Rechts vor Links“. Sie würden gelten, weil sie in der Straßenverkehrsordnung (StVO) stünden. Dass die StVO eine Verordnung ist, erkenne der Jurist daran, dass das zuständige Ministerium sie erlassen habe, so Manssen. Zwischen Verordnung und Gesetz werde unterschieden, um die Bundestagsabgeordneten, die Gesetze verabschieden, bei der Detailarbeit zu entlasten. Deshalb wird „im Straßenverkehrsgesetz das Ministerium ermächtigt, eine entsprechende Verordnung zu erlassen“, erläuterte Manssen. „So gibt es Gesetze, die der Bundestag erlassen hat, und Gesetze, die von einem Ministerium stammen.“



Wer den Verkehr regelt, erklärte Jura-Professor Manssen in der Kindervorlesung. Seine Zuhörer waren mit Engagement bei der Sache. Foto: Gressner

MZ: 22. Juni 2006



Fotos: Rudolf Dietze

